DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

ORGAN URZĘDOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 14, pokój 70a, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 48). Prenumerata wynosi kwartalnie 10 zł i wpłacana być może za pośrednictwem P. K. O. (Konto czekowe 30.658). Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału. Cena pojedyńczego numeru zwykłego 1 zł *). Ogłoszenia przyjmuje Redakcja Dz. T. i Z. K. (adres jak wyżej, pokój 260, telef. wewn. Min. Kom. Nr. 150). Cena ogłoszeń: za stronę — 200 zł. $^1/_2$ strony — 100 zł. $^1/_4$ strony — 50 zł. $^1/_8$ strony — 25 zł. $^1/_{16}$ strony — 15 zł. $^1/_{32}$ strony — 10 zł. Ogłoszenia drobne po 25 groszy za wyraz.

Rok IV. Warszawa, dnia 25 kwietnia 1931 r. Nr. 15.

TREŚĆ:

DZIAŁ URZĘDOWY.

B. Inne sprawy kolejowe.

I. Rozporządzenia.

Dział urzędowy.

B. INNE SPRAWY KOLEJOWE.

I. ROZPORZĄDZENIA.

Poz. 163.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 marca 1931 r. Nr. IV/1/732/31 w sprawie zmiany przepisów o budowie i ruchu na kolejach żelaznych, obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach.

Na mocy art. 4 pkt. 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1924 Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie utworzenia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) zarządzam co następuje:

§ 1. W przepisach o budowie i ruchu na kolejach żelaznych (Dz. U. Rzeszy Niem. z r. 1904 Nr. 47), obowiązujących dotąd w okręgach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach wprowadza się w §§ 55 i 66 następujące zmiany i uzupełnienia:

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika.

A) § 55. „Zaopatrzenie pociągów w hamulce" powyższych przepisów otrzymuje następujące brzmienie:

(1) Pod nazwą „wagon hamulcowy", w myśl niniejszych przepisów należy rozumieć tylko te wagony hamulcowe, które mają sprawnie działające urządzenie do hamowania wagonu w czasie ruchu pociągu.

(2) W zależności od sposobu uruchomienia hamulce dzielą się na ręczne i zespolone.

a) Hamulce ręczne uruchomia się siłą rąk ludzkich w każdym wagonie zosobna.

b) Hamulce zespolone uruchomia się z jednego miejsca jednocześnie w całym pociągu.

(3) Pociąg, zawierający w swoim składzie hamulce ręczne, hamowane przez konduktorów na sygnał dawany z parowozu, nazywa się pociągiem na hamulcach ręcznych.

(4) Pociąg, zawierający w swoim składzie hamulce zespolone, uruchomiane z parowozu przez maszynistę, nazywa się pociągiem na hamulcach zespolonych.

(5) Każdy pociąg powinien posiadać odpowiednią ilość wagonów z hamulcami obsługiwanemi (czynnemi), niezbędnemi do regulowania szybkości biegu i do zatrzymania pociągu na odległość 700 m na linjach pierwszorzędnych oraz na tych linjach drugorzędnych znaczenia ogólnego, których urządzenia pozwalają na hamowanie pociągów na odległości 700 m i na odległości 400 m na pozostałych linjach znaczenia drugorzędnego.

Ciężarem ogólnym pociągu nazywa się ciężar brutto całego składu pociągu bez czynnego parowozu i jego tendra, ciężarem zaś hamowanym pociągu — ciężar ogólny wagonów pociągu, posiadających hamulce czynne i obsługiwane.

(6) Ciężar hamowany pociągu, czyniący zadość warunkom poprzedzającego ust. 5 powinien być obliczony według załączonych tablic A, B, C i D, w których wskazany jest stosunek niezbędnego ciężaru pociągu w zależności od sposobu hamowania, od największej dozwolonej szybkości pociągu i od miarodajnego pochylenia linji.

W miarę usprawnienia hamowania tablice podlegają rewizji w drodze osobnego rozporządzenia Ministra.

(7) Przy obliczaniu niezbędnego ciężaru hamowanego pociągu przyjmować należy całkowity ciężar lub tylko część ciężaru poszczególnych wagonów hamowanych, mianowicie:

a) wagonów osobowych, pocztowych i bagażowych, posiadających wszystkie osie hamowane — ciężar własny wagonów w tonnach (tarę) z tem ograniczeniem, że przy hamulcach ręcznych zalicza się nie więcej niż 24 tonny;

b) trzyosiowych wagonów osobowych, pocztowych i bagażowych, w których środkowa oś nie jest hamowana — 2/3 ciężaru własnego (tary) wagonów;

c) sześcioosiowych wagonów osobowych, pocztowych i bagażowych, w których środkowe osie wózków nie są hamowane — 2/3 ciężaru własnego (tary) wagonów;

d) ładownych wagonów towarowych i bagażowych — służbowych (w pociągach towarowych), których wszystkie osie są hamowane — ciężar ogólny wagonów brutto, t. j. ciężar własny (tarę), z dodaniem ciężaru ładunku;

e) ładownych czteroosiowych wagonów towarowych o dwóch osiach hamowanych — połowę ciężaru ogólnego wagonów, t. j. ciężaru własnego (tary), z dodaniem ciężaru ładunku;

f) ładownych sześcioosiowych wagonów towarowych, w których środkowe osie wózków nie są hamowane — 2/3 ciężaru ogólnego wagonu (ciężaru własnego z dodaniem ciężaru ładunku);

g) próżnych wagonów towarowych — ciężar własny wagonów zwiększony o 1/3;

h) ciężar każdej hamowanej osi tendra nieczynnego parowozu w pociągu przyjmować za 6 tonn.

UWAGA do punktów d), e) f) i g). Powyższe przepisy odnoszą się tylko do pociągów hamowanych ręcznie. Przed wprowadzeniem hamulców zespolonych w pociągach towarowych będą wydane oddzielne przepisy.

(8) Ilość wagonów hamowanych ręcznie w pociągach towarowych o składzie ponad 50 wagonów nie może wynosić mniej niż trzy wagony hamowane.

(9) Ciężar czynnego parowozu pociągowego łącznie z tendrem nie zalicza się do ciężaru hamowanego. W pewnych przypadkach, przy określaniu niezbędnego ciężaru hamowanego pociągu, nadmiar siły hamowania czynnych parowozów i ich tendrów może być częściowo lub całkowicie zaliczony do ciężaru hamowanego pociągu. Sposób uwzględnienia tego nadmiaru określa specjalne rozporządzenie Ministra.

(10) Dla szybkości i pochyleń, które nie są podane w tablicach, niezbędny ciężar hamowany pociągu oblicza się jako średnia w stosunku do najbliższych cyfr szybkości i pochyleń podanych w tablicach z zaokrągleniem wzwyż do jednostki ułamków 0,5 i większych i odrzucaniem ułamków mniejszych od 0,5.

(11) Dla szybkości mniejszych od 15 km na godzinę obowiązuje ciężar hamowany, wskazany dla szybkości 15 km.

(12) Dla jazdy na poziomej i na spadku obowiązuje procent ciężaru hamowanego, odpowiadający największej szybkości, jaka jest dozwolona dla pociągu na poziomej lub na danym spadku.

(13) Dla jazdy na wzniesieniach należy obliczyć z tablic dwie wielkości: a) procent ciężaru hamowanego, odpowiadający danemu pochyleniu (na spadku) i szybkości 20 km/godz. i b) procent ciężaru hamowanego, odpowiadający jeździe na poziomej z największą szybkością, wogóle dopuszczalną dla danego pociągu na tym szlaku.

Obsadzenie hamulców powinno być dokonane na podstawie tej wartości procentu a) lub b), która okaże się większą.

(14) Na szlaku, który pociąg przebiega bez zmiany w obsadzie hamulców, do obliczenia procentu ciężaru hamowanego, przyjmuje się pochylenie, które wymaga największej ilości hamulców, przyczem to pochylenie powinno być conajmniej 1000 m długie. Jeżeli to pochylenie jest krótsze niż 1000 m, to do obliczenia procentu ciężaru hamowanego należy przyjmować pochylenie linij powietrznej, łączącej dwa punkty odległe od siebie o 1000 m, dające największą rożnicę poziomów.

(15) W pociągu z hamulcami zespolonemi (automatycznemi), do którego są doczepione wagony bez hamulca zespolonego, potrzebny ciężar hamowany oblicza się według tablic oddzielnie w części pociągu hamowanej hamulcem zespolonym i oddzielnie w części hamowanej ręcznie.

(16) Na linjach o wzniesieniach, nie przewyższających 40 ‰, w pociągach towarowych, hamowanych ręcznie i prowadzonych przez dwa czynne parowozy, z których jeden w tyle pociągu (popychacz), potrzebny ciężar hamowany, obliczony na mocy tabeli D, może być zmniejszony o 25%.

(17) Pociągi, kursujące z szybkością ponad 60 km/godz. powinny mieć wagony z czynnemi hamulcami zespolonemi. Zwiększenie szybkości pociągów hamowanych ręcznie ponad 50 km/godz. dopuszcza się jedynie za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

(18) Jeżeli w pociągu ciężar hamowany jest mniejszy od wymaganego przy największej dozwolonej jego szybkości, należy największą jego szybkość zmniejszyć do normy, odpowiadającej ciężarowi hamowanemu.

(19) W razie jeżeli hamulec zespolony nie działa, należy szybkość pociągu zmniejszyć odpowiednio do ciężaru hamowanego ręcznie.

Tablica A.

Koleje pierwszorzędne oraz te koleje drugorzędne znaczenia ogólnego, na których dozwala się hamowanie pociągów na długości 700 m.

Hamulce zespolone w pociągach pośpiesznych i osobowych.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Pochylenie ‰	Procent ciężaru hamowanego przy szybkości pociągu w km na godzinę																				
	do 15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
0	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	26	31	37	43	50	57	65	73	82	91	100
1	6	6	6	6	6	8	12	15	19	23	28	33	39	46	53	60	68	76	86	97	—
2	6	6	6	6	7	9	13	16	20	24	30	35	41	48	55	63	71	79	89	100	—
3	6	6	6	6	8	10	14	17	22	26	32	37	43	50	58	65	74	82	93	—	—
4	6	6	6	7	9	11	15	18	23	28	34	39	45	52	60	68	77	85	97	—	—
5	6	6	6	7	9	12	16	19	24	29	35	40	47	54	62	70	79	88	100	—	—
6	6	6	6	8	10	13	17	21	26	31	37	42	49	56	65	73	83	94	—	—	—
7	6	6	7	9	11	14	18	22	27	33	39	44	51	58	67	76	86	97	—	—	—
8	6	7	8	10	12	15	19	24	28	34	40	46	53	60	69	79	89	—	—	—	—
10	6	7	9	11	14	17	21	25	30	36	42	49	56	63	73	84	95	—	—	—	—
12	7	9	11	13	16	19	23	28	33	39	45	52	60	68	78	—	—	—	—	—	—
14	8	10	12	14	17	21	25	30	36	42	49	57	64	73	—	—	—	—	—	—	—
16	9	11	14	16	19	23	26	33	39	45	52	60	68	78	—	—	—	—	—	—	—
18	10	12	16	18	21	25	28	35	41	48	55	63	72	—	—	—	—	—	—	—	—
20	11	13	17	19	23	27	30	37	43	50	58	66	76	—	—	—	—	—	—	—	—
22	13	15	18	21	25	29	34	40	46	53	62	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	14	17	20	24	27	32	38	44	50	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	16	20	24	27	32	37	43	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	19	23	27	32	36	42	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	25	27	31	36	41	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tablica B.

Koleje pierwszorzędne oraz te koleje drugorzędne znaczenia ogólnego, na których dozwala się hamowanie pociągów na długości 700 m.

Hamulce ręczne.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Pochylenie $^0/_{00}$	Procent ciężaru hamowanego przy szybkości pociągu w km na godzinę										
	do 15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
0	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	26
1	6	6	6	6	6	8	11	15	19	23	28
2	6	6	6	6	7	10	13	16	20	24	29
3	6	6	6	6	9	11	15	18	22	26	31
4	6	6	6	7	10	13	16	20	24	28	33
5	6	6	6	9	11	14	18	22	26	30	35
6	6	6	7	10	13	16	19	23	28	32	39
7	6	6	8	11	14	17	21	25	30	34	42
8	6	7	9	12	15	19	23	27	32	36	44
10	7	9	12	14	18	22	26	31	35	40	47
12	9	11	14	17	20	25	29	34	39	—	—
14	10	13	16	19	23	28	32	38	43	—	—
16	12	15	18	22	26	30	35	41	46	—	—
18	13	16	20	24	28	33	39	44	—	—	—
20	15	18	22	26	31	36	42	48	—	—	—
22	17	20	24	29	34	39	45	—	—	—	—
25	19	23	27	32	38	44	—	—	—	—	—
30	23	28	33	38	44	—	—	—	—	—	—
35	27	32	38	44	—	—	—	—	—	—	—
40	31	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tablica C.

Koleje drugorzędne znaczenia ogólnego, na których jest wymagane hamowanie pociągów na długości 400 m.

Hamulce zespolone.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Pochylenie $^0/_{00}$	Procent ciężaru hamowanego przy szybkości pociągu w km na godzinę.									
	do 15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
0	6	6	6	7	11	16	21	27	35	43
1	6	6	6	8	12	18	22	28	36	44
2	6	6	6	9	13	19	23	30	37	46
3	6	6	7	10	14	20	24	31	38	47
4	6	6	8	11	15	21	25	32	40	48
5	6	6	8	11	16	22	26	33	41	50
6	6	7	9	12	17	23	28	34	42	51
7	6	8	10	13	18	24	29	36	44	53
8	6	8	11	14	19	25	30	37	45	54
10	7	9	12	15	20	26	32	39	48	57
12	8	11	14	17	22	28	34	42	50	57
14	9	12	15	19	24	30	36	44	53	57
16	10	13	16	20	26	32	39	46	53	57
18	11	14	18	22	27	34	41	49	53	57
20	12	15	19	23	29	35	43	51	53	57
22	16	17	21	25	31	37	45	51	53	57
25	20	25	31	38	45	54	63	68	70	75
30	24	29	36	43	52	57	63	68	70	75
35	28	34	41	49	55	57	63	68	70	75
40	32	39	46	49	55	57	63	68	70	75

Tablica D.

Koleje drugorzędne znaczenia ogólnego, na których jest wymagane hamowanie pociągów na długości 400 m.

Hamulce ręczne.

1	2	3	4	5	6	7
Pochylenie o/oo	Procent ciężaru hamowanego przy szybkości pociągu w km na godzinę					
	do 15	20	25	30	35	40
0	6	6	6	8	13	18
1	6	6	6	9	14	20
2	6	6	6	10	15	21
3	6	6	7	11	16	23
4	6	6	8	13	18	24
5	6	6	10	14	19	26
6	6	7	11	15	20	27
7	6	8	12	16	22	29
8	6	9	13	17	23	30
10	8	11	15	20	26	33
12	9	13	17	22	28	—
14	11	15	19	24	31	—
16	13	16	21	27	34	—
18	14	18	23	29	—	—
20	16	20	25	32	—	—
22	18	22	27	34	—	—
25	20	25	31	38	—	—
30	24	29	36	43	—	—
35	28	34	41	—	—	—
40	32	39	46	—	—	—

B. § 66 "O szybkości pociągów" oznaczonych we wstępie przepisów otrzymuje następujące brzmienie:

(1) Szybkość pociągu zależna jest od konstrukcji parowozu i wagonów, od ciężaru i składu pociągu i jego ciężaru hamowanego, jak również od budowy mostów, toru i urządzeń kolejowych oraz ich stanu. Szybkość wyraża się w kilometrach na godzinę.

(2) Szybkość, która nie powinna być w żadnym razie przewyższona, nazywa się największą szybkością pociągu.

(3) Największa szybkość pociągu nie powinna przewyższać:

a) szybkości dozwolonej w zależności od konstrukcji parowozu (elektrowozu) lub wagonu motorowego, prowadzącego pociąg;

b) szybkości dozwolonej w zależności od konstrukcji wagonów, składu pociągu, rodzaju hamulców i ciężaru hamowanego;

c) szybkości dozwolonej na danym odcinku linji w zależności od budowy i stanu toru, typu nawierzchni oraz rodzaju urządzeń kolejowych w szczególności zaś dotyczących zabezpieczenia ruchu pociągów i przejazdów w poziomie szyn.

(4) Największa dozwolona szybkość pociągów ruchu osobowego, hamowanych hamulcami zespolonemi, nie powinna przewyższać 100 km na godzinę na linjach znaczenia pierwszorzędnego i 60 km na linjach znaczenia drugorzędnego, pociągów zaś ruchu osobowego, hamowanych ręcznie, 60 km/godz. na linjach pierwszorzędnych i 50 km/godz. na linjach drugorzędnych, jeżeli nie zostanie więcej ograniczona z innych względów.

(5) W odpowiednich warunkach i przy należytym stanie toru największa dozwolona szybkość pociągów osobowych, hamowanych hamulcami zespolonemi, może być z zezwolenia Ministerstwa Komunikacji podniesiona na linjach pierwszorzędnych conajwyżej do 120 km/godz.

(6) Największa dozwolona szybkość pociągów ruchu towarowego, hamowanych hamulcami zespolonemi, nie powinna przewyższać 60 km/godz. na linjach znaczenia pierwszorzędnego i 50 km/godz. na linjach znaczenia drugorzędnego, jeżeli nie jest bardziej ograniczona z innych względów, pociągów zaś towarowych hamowanych hamulcami ręcznemi 50 km/godz. na linjach pierwszorzędnych i 40 km/godz. na linjach drugorzędnych, jeżeli nie zostanie więcej ograniczona z innych względów.

(7) Podniesienie największej dozwolonej szybkości lekkich i krótkich pociągów towarowych, hamowanych ręcznie do 60 km/godz. dopuszcza się jedynie z zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.

(8) Przy układaniu rozkładu jazdy największa dozwolona szybkość pociągu powinna być ograniczona ponadto w zależności od spadków i promieni łuków zgodnie z tablicami podanemi niżej.

I. Tablica największej dozwolonej szybkości pociągów w zależności od spadku.

A. Na linjach pierwszorzędnych.

Na spadkach (w tysiącznych)	Największa dozwolona szybkość pociągu km/godz.	U W A G I
0	100	Jeżeli Ministerstwo Komunikacji podniesie największą dozwoloną szybkość pociągów, stosownie do ust. 5 do 120 km/godz., to szybkości na spadku od 0 do 5‰ będą odpowiednio zwiększone.
1	100	
2	100	
3	100	
4	100	
5	100	
6	100	
7	100	
8	95	
9	93	
10	90	
11	87	
12	85	
13	83	
14	80	
15	77	
16	75	
17	73	
18	70	
19	67	
20	65	
21	62	
22	60	
23	58	
24	57	
25	55	

B. Na linjach drugorzędnych.

Na spadkach (w tysiącznych)	Największa dozwolona szybkość pociągu km/godz.	UWAGI
0 do 20‰	60	
25	50	
30	40	
35	35	
40	30	

II. Tablica największej dozwolonej szybkości w zależności od promienia łuku na linjach pierwszorzędnych i drugorzędnych.

Promień łuku	Największa dozwolona szybkość pociągu km/godz.	UWAGI
1200	100	Jeżeli Ministerstwo Komunikacji podniesie największą dozwoloną szybkość pociągów stosownie do ust. 5 do 120 km/godz., to szybkość na łukach o promieniach od 1000 do 1200 m będą odpowiednio zwiększone.
1100	100	
1000	100	
900	100	
800	95	
700	90	
600	85	
500	80	
400	75	
350	70	
300	65	
250	60	
200	50	
180	45	
150	40	
120	30	
100	25	

Największą dozwoloną szybkość pociągu w łukach o promieniu pośrednim pomiędzy wskazanemi w tablicy powyższej, określa się jako przeciętną dwóch cyfr, odpowiadających promieniom najbliższym.

(9) Jeżeli łuk w torze na szlaku jest położony na spadku, to za największą dozwoloną szybkość pociągu według rozkładu jazdy należy przyjąć mniejszą z dwóch szybkości, przepisanych ze względu na spadek i na promień łuku (ust. 8).

(10) Największa dozwolona szybkość pociągów powinna być ograniczona w zależności od następujących okoliczności, prócz wymienionych powyżej w ust. 3 niniejszego paragrafu:

a) szybkość pociągu, prowadzonego przez parowóz zwrócony tendrem naprzód, lub parowozu luzem idącego tendrem naprzód, nie powinna przewyższać 50 km/godz. z wyjątkiem tendrzaków, w których szybkość nie zależy od kierunku jazdy tendrzaka;

b) szybkość pociągu, popychanego bez czynnego parowozu na przodzie, nie powinna przewyższać 25 km/godz.; na linjach zaś, na których przejazdy w poziomie nie są strzeżone, 15 km/godz.;

c) szybkość pociągu, popychanego z czynnym parowozem na przodzie, nie powinna przewyższać 50 km/godz. przy jednym popychaczu i 30 km/godz. przy dwóch parowozach popychających; przy sprzyjających warunkach toru na linjach pierwszorzędnych szybkość pociągów, popychanych jednym parowozem, z zezwolenia Dyrekcji Okręgowej może być zwiększona do 60 km/godz.;

d) szybkość pociągu z pługiem odśnieżnym na własnych kołach nie powinna przewyższać 45 km/godz.

Dyrekcje ustalą z jaką szybkością mogą kursować na poszczególnych szlakach pociągi z pługami odśnieżnemi czynnemi i nieczynnemi w zależności od typu pługa i warunków lokalnych nawierzchni;

e) przez miejsca na szlaku, wymagające zmniejszenia szybkości i zabezpieczone sygnałami zwolnienia biegu, należy przejeżdżać z szybkością 15 km/godz., jeżeli personel pociągu nie był powiadomiony pisemnie o innej obowiązującej szybkości;

f) na zwrotnicach, w zależności od urządzeń zabezpieczających, szybkość pociągu wchodzącego na stację lub wychodządego ze stacji powinna być ograniczona jak niżej:

f1) jeżeli zwrotnice nie są zamykane, to szybkość pociągów ruchu osobowego, przechodzących przez takie zwrotnice pod ostrze nie powinna przewyższać w kierunku prostym 45 km/godz. i w kierunku zbocznym 30 kg/godz.;

f2) jeżeli zwrotnice są zamykane, to szybkość pociągów ruchu osobowego, przechodzących przez zwrotnice pod ostrze, nie powinna przewyższać w kierunku prostym 70 km/godz., a w kierunku zbocznym na linjach pierwszorzędnych 45 km/godz. i 30 km/godz. na linjach drugorzędnych;

f3) jeżeli zwrotnice są zamykane zaworami i droga dla pociągu jest utwierdzona, to nie jest wymagane zmniejszenie szybkości pociągów ruchu osobowego, przechodzących przez te zwrotnice w kierunku prostym pod ostrze, w kierunku zaś zbocznym szybkość powinna być zmniejszona do 45 km/godz.;

f4) szybkość jazdy pociągów ruchu towarowego, przechodzących przez zwrotnice pod ostrze, nie powinna przewyższać, niezależnie od tego czy zwrotnice są lub nie są zamykane, w kierunku prostym 40 km/godz. i w kierunku zbocznym 25 km/godz.;

f5) jeżeli na stacjach droga pociągu przechodzi po łukach skierowanych odwrotnie, to szybkość jazdy powinna być zmniejszona w tych miejscach według uznania Dyrekcji Okręgowej K. P.;

(6) niezależnie od powyższych ograniczeń szybkość wjazdu na stację i wyjazdu ze stacji, jako też przejazdu wszystkich pociągów przez stację, należy uzależniać od stopnia doskonałości urządzeń bezpieczeństwa, jako to: sygnalizacji i nastawiania zwrotnic i sygnałów, uniemożliwienia przestawiania zwrotnic pod pociągami, zabezpieczenia dróg pociągów żeberkami ochronnemi lub wykolejnicami i od zastosowania innych środków bezpieczeństwa ruchu.

(11) W rozkładach jazdy powinna być podana największa dozwolona szybkość i czas jazdy na każdym szlaku, normalny i skrócony — dla możności wyrównania opóźnień.

Skrócony czas jazdy nie może być w żadnym razie zmniejszony.

(12) Ograniczenia szybkości pociągów podane w ust. 10 powinny być stosowane niezależnie od tego, czy pociąg idzie z normalną szybkością (o czasie), czy też z opóźnieniem i zastosowaniem dozwolonych skróconych czasów jazdy.

(13) O ograniczeniach szybkości, nie przewidzianych rozkładem jazdy, powinien być zawczasu zawiadomiony właściwy personel pociągowy, stacyjny i linjowy.

(14) Gdy na linji istnieje odcinek szlaku o długości ponad 1000 metrów z pochyleniem (spadkiem) większem niż miarodajne dla tej linji, dla którego został określony i przyjęty ciężar hamowany pociągu, to należy albo zwiększyć na tym szlaku ciężar hamowany odpowiednio do tego większego pochylenia przez obsadę dodatkowych wagonów hamulcowych, albo wyznaczyć zmniejszoną szybkość na tym spadku w zależności od posiadanego w pociągu ciężaru hamowanego.

Szczegółowe wskazówki o tem powinny być podane w rozkładach jazdy dla poszczególnych szlaków.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: *Kühn*

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 55534

186